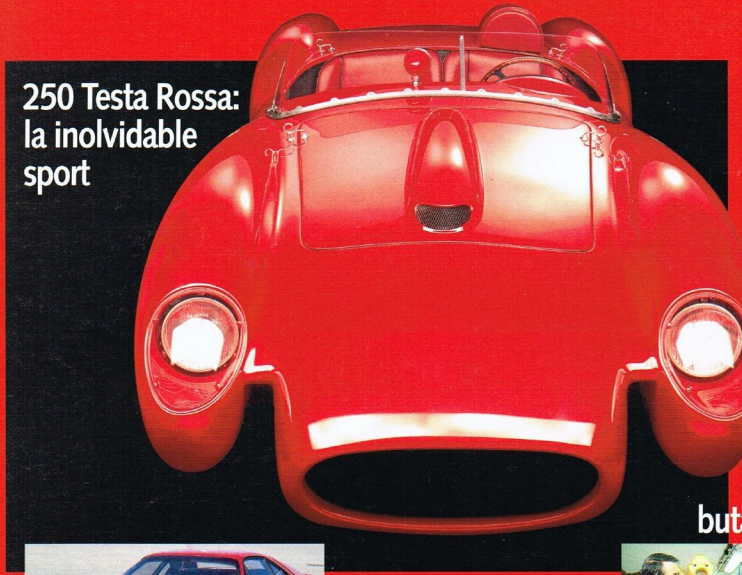
EL MITO

18

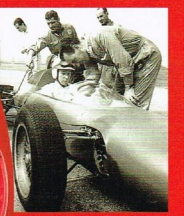
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 Testa Rossa: la inolvidable sport



F1 1963: Surtees contra Clark



Donde nacen las butacas de la F50

308 GTB-GTS: "best seller" de los años Setenta

9 789504 900313 10018

$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 18

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en diciembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

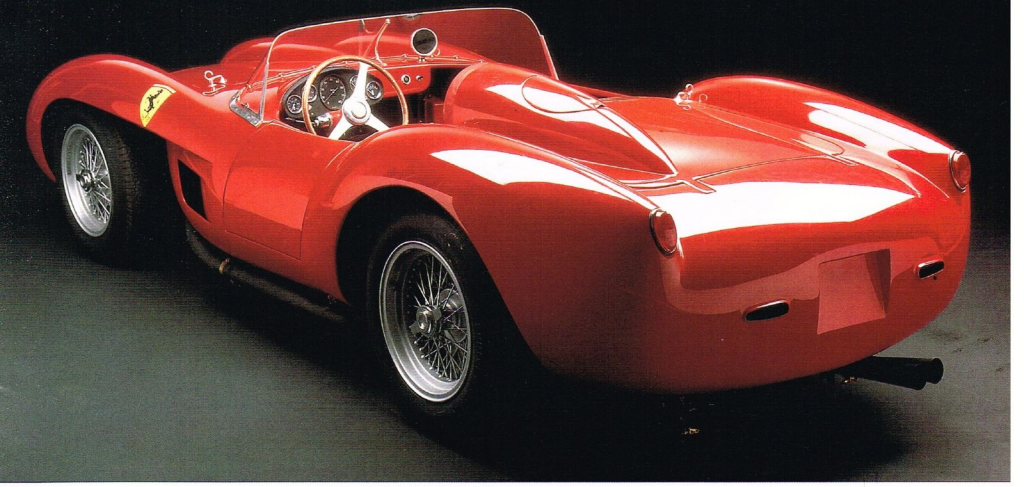
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

250 TR, un rayo en Le Mans



1958: con los 290 caballos de su motor V12, la heredera de la 500 Testa Rossa ganó la Targa Florio y la más famosa carrera de duración, llevando a Maranello el título mundial de constructores.

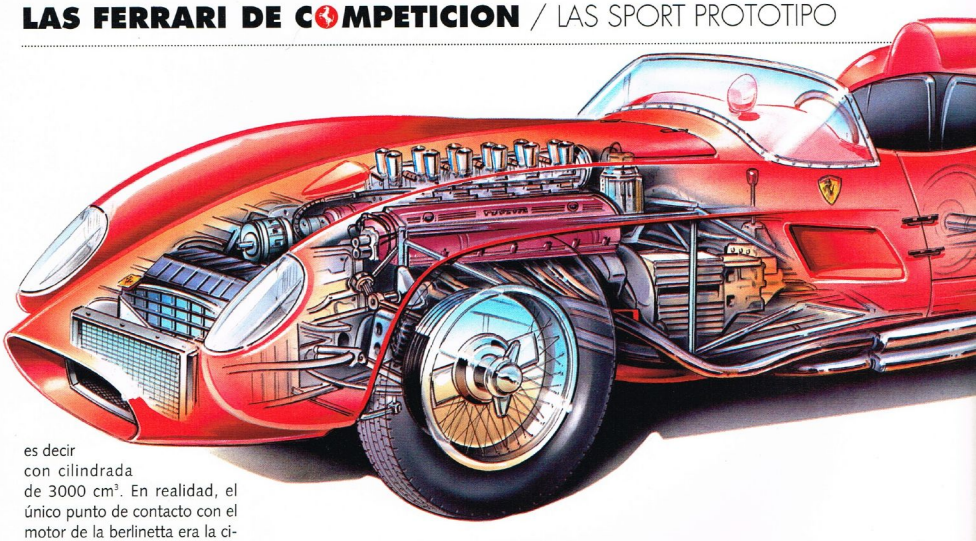
Testa Rossa, un nombre que entró en la leyenda. Por la cantidad de victorias, en manos de pilotos oficiales y de privados. Por la increíble performance de su motor 12 cilindros, con las tapas de válvulas pintadas de rojo que dieron nombre al vehículo. Y por las formas de la carrocería, espléndida por su simpleza y sin embargo irrepetible, como una obra de arte. Una de las numerosas intuiciones ganadoras de Enzo Ferrari le dio origen a este auto. Mientras las demás escuderías que competían por el Campeonato de Marcas siguieron en 1957 su carrera hacia cilindradas y potencias cada vez mayores (el reglamento no estipulaba limitación alguna en ese sentido), Ferrari notó que los autos se estaban haciendo cada vez más rápidos y peligrosos.

La carrocería de líneas curvas de la 250 Testa Rossa, en una carrera actual.

La tragedia de Le Mans de 1955 estaba fresca en la memoria del público y de las autoridades, pero las casas automovilísticas no parecían darse cuenta.

LA UNICA COSA EN COMUN CON LAS DE SERIE ERA LA CILINDRADA

Las excepciones fueron Aston Martin (que empleó un tres litros liviano y maniobrable, temible en los circuitos callejeros donde la precisión de manejo cuenta más que la potencia pura) y Ferrari, que realizó una nueva sport cuyo motor derivaba de la 250 GT Competición,



es decir con cilindrada de 3000 cm³. En realidad, el único punto de contacto con el motor de la berlinetta era la cilindrada: el nuevo V12 de la sport era más compacto y refinado, y sus seis carburadores Weber de doble cuerpo le permitían una potencia máxima de alrededor de 300 caballos. El chasis y el cuerpo del vehículo eran, en cambio, muy similares a los de la 500 TRC, con la salvedad de que el paso fue alargado para darle lugar al motor de 12 cilindros.

FUE DESARROLLADA EN SECRETO Y PROBADA POR UN EQUIPO PRIVADO

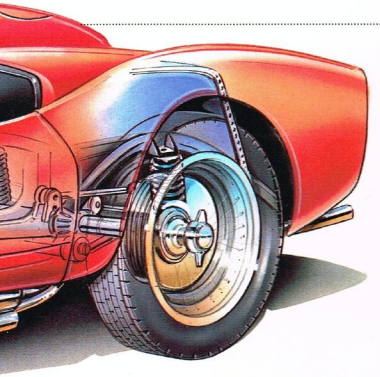
Obviamente, para apuntar a la victoria, el nuevo auto está acompañado por las grandes cuatro litros, desarrolladas para 1957; pero las mayores atenciones fueron para el nuevo prototipo. Para ocultar sus cartas, Ferrari hizo que la escudería privada estadounidense de Temple Buell presentara el nuevo auto en Nürburgring. Durante las pruebas, sin embargo, todos los pilotos oficiales de la casa de Maranello dieron alguna vuelta con la roja privada. Los resultados de Masten Gregory (con la ayuda del joven Olindo Morolli, para no despertar demasiado la curiosidad sobre el auto) fueron tan prometedores que, en las 24 Horas de Le Mans, la nueva sport fue presentada oficialmente por la Casa, con el nombre 128MM-C, en manos de Gendebien y Trintignant.

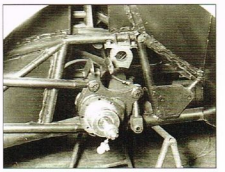
EN 1958 LLEGO EL VERDADERO DEBUT

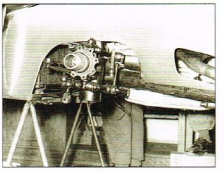
Antes de detenerse por la rotura del motor, el nuevo auto mostró su potencia. Las decisiones de las autoridades demostraron que Enzo Ferrari, una vez más, había acertado en sus previsiones: el reglamento para 1958 imponía una cilindrada máxima de tres litros.
En la habitual cita de fin de año con la prensa fue presentada la nueva arma de Maranello: se llamaba 250 Testa Rossa, por el color de las tapas de válvulas, y fue el desarrollo definitivo del prototipo visto en la temporada anterior. ¡Pero qué desarrollo! La mecánica quedó casi sin cambios, el chasis también, pero cambió la línea de la carrocería: aunque parecía una sport, la 250 TR era una especie de monoplaza con ruedas semicubiertas, con los guardabarros despegados de la trom-

LA PRIMERA FERRARI DE MEDARDO FANTUZZI

En la temporada 1959, un nuevo nombre apareció en la familia del Cavallino Rampante. Se trataba de Medardo Fantuzzi, un pequeño carrocero de Módena con manos milagrosas: pocos sabían trabajar las chapas con su maestría, la que ya había demostrado en la sección Carreras de Maserati. A Fantuzzi, que luego de la experiencia con Maserati trabajaba por cuenta propia, Enzo Ferrari le confió la tarea de realizar las carrocerías de todas las Ferrari sport (a partir de las nuevas 250 TR59) y monoplazas. Así, se hizo mucho más liviano el trabajo del fiel Scaglietti, que pudo concentrarse en las 250 berlinetta (de serie y de competición) y spider. La producción de las carrocerías de los autos de serie más grandes y lujosos se hizo en Turín, en la Carrocería Farina. El diseño de estos vehículos, como siempre, fue obra de Pinin Farina, a esa altura ya ligado por una férrea relación con la Ferrari.







El corte muestra la mecánica simple de la Ferrari 250 Testa Rossa. A la derecha, detalles mecánicos de la Testa Rossa en fotos de época.

FICHA TECNICA (entre paréntesis, los datos de la versión 1959)

Motor:	delantero, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953 cm³, compresión 9,4:1
Distribución:	árbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 doble cuerpo
Encendido:	una bujía por cilindro
Potencia:	290 CV a 7500 rpm (300 CV a 8000 rpm)
Lubricación:	aceite en cárter con bomba mecánica (cárter seco y tanque externo)
Cuerpo vehículo:	chasis multitubular, carrocería "botecito" biplaza de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de cinco marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido (tipo De Dion)
Ejes:	delantero 1308 mm, trasero 1300 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores (discos Dunlop)
Neumáticos:	del. 6.00 x 15", tras. 7.00 x 15"
Dimensiones:	paso 2,35 metros; peso 800 kilos (750 kilos)
Unidades producidas:	2 en 1957, 19 en 1958 y 5 en 1959
Números de chasis:	1957: 0666/TR, 0704/TR. 1958: 0710/TR, 0714/TR, 0716/TR, 0718/TR, 0720/TR, 0722/TR, 0724/TR, 0730/TR, 0732/TR, 0734/TR, 0736/TR, 0738/TR, 0742/TR, 0748/TR, 0750/TR (sólo motor), 0752/TR, 0754/TR, 0756/TR, 0758/TR. 1959: 0766/TR, 0768/TR, 0770/TR, 0772/TR y 0774/TR

pa para enfriar adecuadamente los enormes tambores de los frenos (sólo Jaguar utilizaba ya los discos, Ferrari todavía no se animaba a hacerlo).

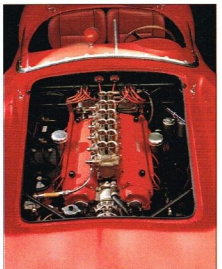
PILOTOS PRIVADOS CORRIERON CON LA 250 TESTA ROSSA

La trompa oval era ahusada, para aumentar la aerodinámica del cuerpo del vehículo, que terminaba en la parte trasera con una cola definida por dos aletas, en las que estaban ubicados los faros. La 250 TR no estuvo reservada sólo a la Escudería: fue vendida también a los equipos privados, en una versión reservada para ellos, con puente rígido en el tren trasero en vez del más refinado puente De Dion que equipaba los autos oficiales.

Desde el comienzo de la temporada la Testa Rossa, ya perfectamente afinada durante el período anterior, mostró ser un auto vencedor. En los Mil Kilómetros de Buenos Aires se presentaron tres autos oficiales, que conquistaron los dos primeros puestos (el tercero se retiró por un accidente), con la TR privada de Drogo-González en quinta posición. Los ganadores, Hill y Collins, repitieron la hazaña en Sebring, seguidos otra vez por Musso y Gendebien. Estos últimos se desquitaron pocas semanas después, logrando el triunfo en la Targa Florio con los autos renovados en la trompa (los guardabarros ya no estaban separados de la carrocería, por razones aerodinámicas, y los frenos estaban ventilados mediante dos aberturas a los costados del radiador).

CONTRA STIRLING MOSS NO BASTO CON LA 250 TR

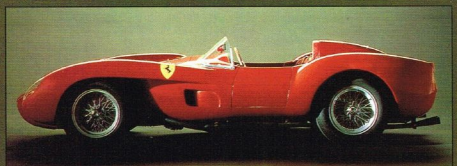
Un equipo de cuatro autos y ocho pilotos fue enviado a Nürburgring, pero se encontra-



La tapa de válvulas: roja.

UN MOTOR TOTALMENTE NUEVO

Aunque las medidas fundamentales (diámetro y carrera y, por ende, también cilindrada unitaria y total) eran las mismas, entre el motor de la 250 GT Competición y el derivado para equipar la Testa Rossa había muchas diferencias, suficientes para hablar de un verdadero propulsor 250 TR. Más compacto que el motor de serie, el TR tenía dobles resortes de válvulas, coaxiales, y las tapas de cilindros estaban fijadas con nada menos que 24 vástagos, contra los 18 del 250 GT, para asegurar una tenida perfecta aun en condiciones extremas. Los seis carburadores Weber doble cuerpo alimentaban a través de conductos individuales las cámaras de combustión hemisféricas, en las que se encontraban dos válvulas de notable diámetro y la bujía (una sola por cilindro), ubicadas para sobresalir hacia la parte externa de la V de los cilindros, entre los conductos de descarga. ¡Un verdadero placer para los mecánicos que tenían que reemplazarlas en carrera!



La línea aerodinámica de la 250 Testa Rossa.

ron con un Stirling Moss en gran forma y profundo conocedor del viejo "Ring", con un Aston Martin perfectamente afinado. Moss ganó, pero detrás de él llegaron las cuatro Ferrari, recogiendo otros puntos preciosos para el campeonato. La casa de Maranello, en los papeles, ya había conquistado el título, pero la cita de Le Mans era demasiado importante, desde el punto de vista de la imagen, para ser descuidada. Tres Testa Rossa oficiales y siete privadas estuvieron en la largada, pero muy pocas llegaron al final: entre ellas, por suerte, estuvo la de los ganadores Phil Hill y Olivier Gendebien, en su primera victoria en la mítica carrera francesa. El título ya era un hecho. Lamentablemente, el final de la temporada fue entristecido por los accidentes en que perdieron la vida, primero Luigi Musso y luego, Peter Collins: un final amargo para un campeonato conquistado con tanta superioridad.

EN 1959 LOS RESULTADOS DESILUSIONARON

No iba a ser igualmente afortunada la temporada 1959, a pesar de importantes avances en el aspecto técnico, como los frenos a disco (primera vez en una Ferrari), los amortiguadores telescópicos Koni en lugar de los viejos Houdaille de levas y el nuevo chasis más rígido y más liviano (entre éstos y otros cambios, el ahorro total de peso era de unos 50 kilos). También la línea cambió: Pinin Farina hizo al auto más tradicional en la trompa y en la cola. La 250 TR59, a primera vista, parecía más compacta, aunque las medidas variaron muy poco. Pero lo que perjudicó a la Casa de Maranello fue la decisión de reservar los nuevos autos para el equipo oficial, entregando a los privados las viejas TR58.

SIN LOS PILOTOS EXPERTOS LA TESTA ROSSA NO CANO

A esto se agregó la pérdida de los pilotos más expertos (también Mike Hawthorn desapareció en un accidente caminero al inicio de 1959), que fueron sustituidos por jóvenes valientes pero sin la necesaria expe-

La 250 Testa Rossa se diferencia de las versiones anteriores por los laterales con guardabarros alargados.

riencia en carrera, y al volante de una Ferrari, para colmo.

El comienzo de la temporada pareció prometedor: Phil Hill y Olivier Gendebien (otra vez juntos) ganaron en Sebring, delante de los compañeros de equipo Behra y Allison. Al final resultó el único éxito, pero fue seguido por numerosos resultados positivos de los autos del Cavallino: hasta Le Mans, Ferrari todavía lideraba el Campeonato de Marcas, delante de Aston Martin (que como siempre podía contar con la habilidad de Stirling Moss). Pero el circuito francés le reservó al equipo italiano una serie de retiros y problemas, que no le permitieron conquistar otros puntos. El Campeonato del año 1959 fue ganado entonces por Aston Martin, y la Ferrari tuvo que conformarse con el segundo lugar, con un solo punto de ventaja sobre el naciente Porsche.

LOS RESULTADOS DE LA 250 TR

Carrera	Fecha	Piloto	Resultado
1000 Km Buenos Aires	26/1/1958	Hill-Collins	1°
		v. Trips-Gendebien-Musso	2°
		Drogo-González	5°
Targa Florio	11/5/1958	Musso-Gendebien	1°
		Hawthorn-v. Trips	3°
		Hill-Collins	4°
1000 Km Nürburgring	1/6/1958	Hawthorn-Collins	2°
		v. Trips-Gendebien	3°
		Musso-Hill	4°
		Munaron-Seidel	5°
24 Horas de Le Mans	21/6/1958	Hill-Gendebien	1°
		"Beurlys"-Changy	6°
		Hugus-Eriksson	7°
Ferrari Campeón del Mundo Constructores 1958			
12 Horas de Sebring	12/3/1959	Hill-Gendebien	1°
		Behra-Allison	2°
		Martin-Reventlow	6°
		Lunken-Pabst-Andrey	7°
1000 Km Nürburgring	7/6/1959	Hill-Gendebien	2°
		Brooks-Behra	3°
Tourist Trophy	5/9/1959	Gurney-Brooks	3°

John Surtees entrevistado por Peter Coltrin.

Pausa entre Forghieri y Jim Clark, a la izquierda.

1963, rendición ante Lotus

Jim Clark y los autos de Chapman monopolizaron el Mundial. Ferrari obtuvo el cuarto lugar a fin de año, con la victoria de John Surtees en Nürburgring, Alemania.

Jim Clark y el Lotus-Climax dominaron la Fórmula 1 en 1963, ganando nada menos que siete de los diez grandes premios válidos para el Campeonato del Mundo. La temporada de Ferrari fue atormentada pero, a pesar de esto, el inglés John Surtees, ya campeón del mundo de motociclismo, se ubicó en el cuarto lugar de la clasificación final, y llevó a la victoria una monoplaza italiana en el Gran Premio de Alemania. Ese fue el único éxito de la Ferrari en dos años, entre 1962 y 1963. La Casa de Maranello se colocó en la cuarta posición del campeonato reservado a los constructores, precedida por BRM y Brabham, además de Lotus. En el Gran Premio de Mónaco, prueba de apertura del Mundial, Clark debió retirarse a veinte vueltas de la llegada. El escocés le dejó así el camino allanado a los BRM de Hill y Ginther, respectivamente primero y segundo. Apenas detrás de ellos, se clasificaron McLaren con Cooper y Surtees, que debutaba con Ferrari.

Módena, 1963: Surtees prueba la Dino 156 F1.

EN BELGICA JIM CLARK DEJO A TODOS A 5 MINUTOS DE DISTANCIA

En Spa-Francorchamps, en un Gran Premio de Bélgica lluvioso, Clark volvió al triunfo, dejando a casi cinco minutos de

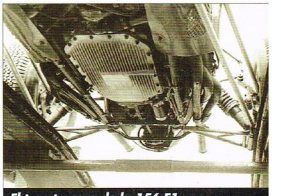
LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Clark	Lotus-Climax	54 (73)	7 (B, H, F, GB, I, M, SA)
G. Hill	BRM	29	2 (MC, EE.UU.)
Ginther	BRM	29 (34)	
Surtees	Ferrari	22	1 (A)
Gurney	Brabham-Climax	19	
McLaren	Cooper-Climax	17	
Brabham	Brabham-Climax	14	
Maggs	Cooper-Climax	9	
Bandini	BRM y Ferrari	6	
Bonnier	Cooper-Climax	6	
Ireland	Lotus-BRM y BRP-BRM	6	
Hall	Lotus-BRM	3	
Mitter	Porsche	3	
De Beaufort	Porsche	2	
Scarfiotti	Ferrari	1	
Siffert	Lotus-BRM	1	
Taylor	Lotus-Climax	1	

1963: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Mónaco, 26 de mayo	4° Surtees
GP de Holanda, 23 de junio	3° Surtees, 6° Scarfiotti
GP de Inglaterra, 20 de julio	2° Surtees
GP de Alemania, 5 de agosto	1° Surtees
GP de EE.UU., 6 de octubre	5° Bandini
GP de Sudáfrica, 28 de diciembre	5° Bandini

El tren delantero de la Dino 156 F1 edición 1963.



El tren trasero de la 156 F1.

distancia al Cooper de McLaren. Gurney fue tercero, a una vuelta, delante de Ginther, Bonnier y Beaufort, clasificados en ese orden. En Zandvoort, Holanda, Jim Clark logró sacarle una vuelta a todos, inclusive a Gurney, segundo con Brabham.

PARA LA FERRARI APENAS ALGUN RESULTADO

Surtees con Ferrari fue tercero, delante de Ireland y Ginther. El debutante Scarfiotti, llamado para manejar la segunda Ferrari, se ubicó sexto. En el GP de Francia, en Reims, Jim Clark se impuso nuevamente, venciendo al Cooper de Maggs. Hill llegó tercero, fue penalizado con un minuto de recargo y el quite de los puntos por haber sido empujado en la largada. Detrás del inglés de BRM, se clasificaron Brabham, Gurney y Siffert. En Inglaterra, en el GP disputado en Silverstone, Clark obtuvo su cuarta victoria consecutiva. Para Ferrari hubo el consuelo del segundo puesto de Surtees, que derrotó a Graham Hill, que llegó al final sin nafta. Ginther, el ferrarista Bandini y Hall lograron las otras plazas válidas para el Mundial. En Nürburgring, en el GP de Alemania Ferrari volvió al triunfo gracias a una gran prueba de John Surtees, que dejó a más de un minuto al Lotus de Clark.

CLARK SE CONSAGRO CAMPEON EN EL GP DE ITALIA

Cuarto llegó el alemán Mitter, delante de Hall y Bonnier. En Monza, con su triunfo en el Gran Premio de Italia, Clark se coronó campeón del mundo. Luego de algunos accidentes en prueba, se decidió realizar la carrera sólo en el circuito normal, sin el anillo de alta velocidad. Segundo fue Ginther con BRM delante de McLaren, Ireland, Brabham y Maggs. En el Gran Premio de los Estados Unidos en Watkins Glen, la Ferrari de Surtees fue protagonista de una carrera grandiosa. Lideró largamente, pero tuvo que retirarse y dejarle el camino libre a Graham Hill, que aventajó al otro BRM de Ginther. Clark, con problemas en la largada, llegó tercero delante de Brabham, de la Ferrari de Bandini y de Beaufort.

El Gran Premio de México fue dominado por Clark, que dejó a un minuto cuarenta y un segundos a Brabham. Tercero fue Ginther, que precedió a Hill, Bonnier y Gurney. El Campeonato Mundial se cerró en East London, en ocasión del Gran Premio de Sudáfrica. Clark conquistó su séptima victoria de la temporada, con más de un minuto de ventaja sobre Gurney. Tercero fue Hill, delante de McLaren. Bandini, con la Ferrari, fue quinto, delante de Bonnier.

1963: EL ASESINATO DE KENNEDY

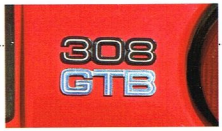
Política: *En Dallas, el 22 de noviembre, es asesinado John F. Kennedy, presidente de los Estados Unidos. Muere el papa Juan XXIII y es elegido Paulo VI. Tras el último enfrentamiento entre "azules" y "colorados", en la Argentina asume la presidencia Arturo Umberto Illia.*

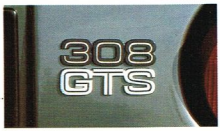
Cine: *Luchino Visconti dirige* Il gattopardo, *interpretado por Burt Lancaster, Claudia Cardinale y Alain Delon, que resulta ganador en el Festival de Cannes.*

Música: *El grupo inglés Los Beatles graba sus primeros discos, que obtienen un éxito inmediato.*

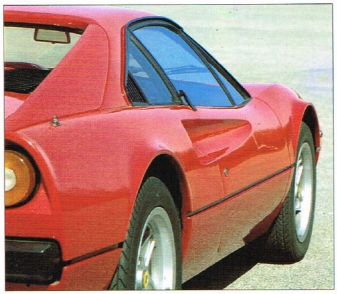
Ciencia: *Giulio Natta y el alemán Karl Ziegler reciben el premio Nobel de química por sus descubrimientos en el campo de los polímeros con elevado peso molecular.*

308 GTB-GTS, berlinetta de autor





1975: nace una deportiva del Cavallino, con motor de ocho cilindros, cuya línea redondeada marcará una época. Existía una versión cerrada y otra con un techo que se quitaba. Desde 1981, tuvo alimentación a inyección.



Los laterales son probablemente el punto más fascinante y característico de la 308 GTB.

La segunda mitad de la década del 70 para Ferrari fue una época mágica que no se ha repetido. En la Fórmula 1, el Cavallino fue gran protagonista, con una larga serie de victorias y tres títulos de Campeón del Mundo, dos veces con Niki Lauda (1975 y 1977) y una con el sudafricano Jody Scheckter (1979), el último campeón con las monoplazas de Maranello.

LOS AÑOS 70 FUERON UNA EPOCA DE EXITOS PARA LA FERRARI

El mito se alimentó con los nuevos triunfos, pero también con la producción de nuevas berlinettas y descapotables de serie de alto nivel: en 1976 la 512 BB, en 1980 la Mondial. Y, en 1975, las 308 GTB y GTS.

Según la ficha técnica, se trataba de la versión berlinetta de la 308 GT4 2+2 lugares de 1973. Esa era su mecánica, y era muy buena. Pero la línea dejaba sin aliento: anticipó a la 512 BB (y también a la 288 GTO de diez años más tarde, uno de los puntos fuertes de la Ferrari), y marcó toda una serie de éxitos económicos y de imagen para una casa automovilística que apuntaba a objetivos más ambiciosos. Pero la 308 GTB-GTS era mucho más: era una manera de vivir deportiva y elegante al mismo tiempo, brillante y seductora. Y sobre todo veloz, muy veloz. Una manera de vivir para fines de los años 70, que sin embargo fue un período difícil en la historia de Italia, por el terrorismo, que elegía a sus víctimas entre muchos de los afortunados que podían permitirse una Ferrari.

La historia de la 308 berlinetta de dos asientos comenzó cuatro años antes de su presentación oficial, ocurrida en el Salón de París de 1975. En efecto, en 1971, en el Salón de Turín, se exhibió un prototipo de Pininfarina, un estudio llamado P6, que anticipó notoriamente la línea de la 308 repitiendo aspectos de otro gran éxito, la Dino 246.

UNA LINEA QUE MARCO UNA EPOCA CON SUS CURVAS

Una línea que iba a marcar una época: toda curvas, en los lugares correctos, una mezcla sabia de agresividad y elegancia, como sólo Pininfarina supo hacer en la corte de Maranello. Al estudio P6 le siguió, en 1973, la 365 GT/4 BB con motor trasero. La línea era sustancialmente la misma de la 308 GTB, tal vez sólo un poco menos agraciada y armoniosa. También en 1973 nació la 308

La versión GTS, perfecta para los climas cálidos y soleados de la costa oeste estadounidense.

GT4 2+2, cuya mecánica será luego la base para la 308 berlinetta de dos asientos.

El punto fuerte de la 308 berlinetta fue ofrecer dos lugares cómodos junto a una performance de alto nivel y un diseño moderno y funcional. Mecánicamente se diferenciaba de la 308 GT4 por la lubricación a cárter seco, pero sólo en los primeros ejemplares. El motor era un ocho cilindros en V a 90° que derivaba de la Ferrari Fórmula 1 158 de 1964. Con 250 caballos para aprovechar, el cliente de Ferrari, hasta el más deportivo, podía satisfacer sus deseos de velocidad. Inmediatamente, la 308 berlinetta fue un gran éxito en cuanto a ventas, tanto en Europa como en América.

LA LINEA FUE DESARROLLADA EN EL TUNEL DE VIENTO

El mérito era, sobre todo, de su diseño, que hizo olvidar a la poco armoniosa 308 GT4 2+2, que había despertado muy poco entusiasmo entre los ferraristas. La línea, perfeccionada en el túnel de viento de Pininfarina, está dominada por las curvas. Alguien dijo, de manera acertada, que no se la hubiera podido mejorar, porque su belleza era perfecta. La característica más relevante del diseño de la 308 GTB-GTS era la toma de aire para el motor sobre los costados. Los faros delanteros son retráctiles, y los traseros son redondos, forma típica para las Ferrari de los años 70 y del comienzo de los 80.

CARROCERIA PRODUCIDA POR SCAGLIETTI

Sobre ella, para subrayar la vocación deportiva, había un esbozo de spoiler que seguramente no tenía un gran efecto aerodinámico. La carrocería era producida por Scaglietti en Módena. Los primeros ejemplares tenían, además de la lubricación del motor con cárter seco, la carrocería de fibra de vidrio. Eran las famosas 308 GTB "Resina de vidrio", que en el mercado de los coleccionistas tienen cotizaciones de-

Según el ángulo desde el cual se la mire, la 308, tanto en versión berlinetta como en la versión targa GTS, ofrece líneas rectas o curvas.

Los faros delanteros son retráctiles y los traseros, redondos, en el típico estilo Ferrari de los 70.

cididamente más altas con respecto a las versiones siguientes, con carrocería de acero. En el Salón de Francfort de 1977, fue presentada la 308 GTS versión spider, o mejor dicho "targa", de la GTB. De esta última se dife-

EL AUTO DE MAGNUM PI

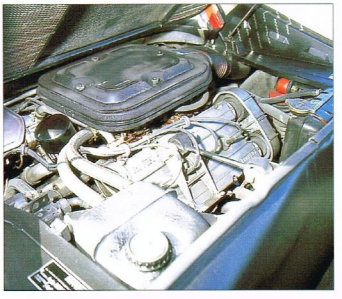
La 308 gustó mucho en el ambiente del espectáculo, especialmente en la versión "targa", es decir GTS, con el techo removible. Apta para los climas cálidos de Hawaii, la 308 GTS formó pareja con Tom Selleck en la serie televisiva Magnum PI. El color, obviamente, era rojo, y no podía ser de otra manera ya que en América, aún más que en el resto del mundo, es el color típico de los autos deportivos. Derrapes, trompos, encuentros románticos al anochecer con los mares tropicales como escenario, la 308 GTS ganó en la pantalla una fama por lo menos igual a la de su propietario: Magnum PI, el detective más veloz.

La Ferrari 308 GTB tiene una línea decididamente deportiva, pero también una elegancia característica.

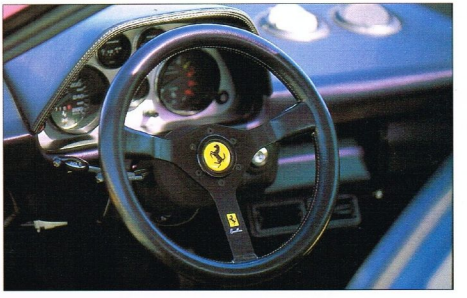
FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 308 GTB-GTS i)

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, compresión 8,8:1, 2926,9 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 DC-NF (inyección Bosch K-Jetronic)
Potencia:	250 CV a 7700 rpm (214 a 7000 rpm)
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, dos lugares, berlinetta y spider "targa"; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales
Frenos:	discos autoventilados
Dirección:	piñón y cremallera
Neumáticos:	14 pulgadas
Ejes:	del. 1,51 m, tras. 1,61 m
Dimensiones:	4,23/1,72/1,12 m
Paso:	2,34 m
Peso:	GTB 1320 kilos, GTS 1380 kilos
Velocidad:	255 Km/h
Producción:	GTB 1975-1982, GTS 1977-1982

Las llantas de aleación con dibujo en estrella de la 308 y el volante con el Cavallino central.



Los interiores de cuero, elegantes y deportivos, y el motor V8 montado en posición central-transversal.



renciaba sólo por el techo rígido que podía sacarse.

EL TECHO DE LA GTS SE PUEDE UBICAR DETRAS DEL ASIENTO

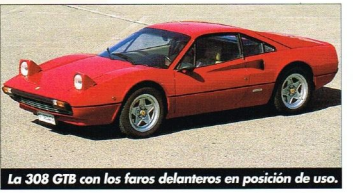
El techo, desarmado, podía ubicarse entre el respaldo de los asientos y el tabique antiflama que separaba el habitáculo del motor. En los prototipos había dado algunos problemas: durante la marcha, a alta velocidad (más de 160 Km/h) se desprendía de su ubicación y salía volando. Al comienzo de 1981, la 308 berlinetta de dos asientos fue equipada con la inyección electrónica Bosch K-Jetronic.

UNA 308 CON CUATRO VALVULAS POR CILINDRO

La potencia tuvo un pequeño cambio, hacia abajo: 214 caballos contra los 250 de la versión con carburadores. Desde fines de 1982, la 308 fue equipada con el motor con cuatro válvulas por cilindro ya utilizado en la Mondial 8. Pero éste, como suele decirse, ya es otro auto.

UNA LINEA QUE VIENE DE LAS CARRERAS

Los guardabarros redondeados, la trompa baja y chata, la cola levantada: el diseño de la carrocería de la 308 berlinetta tiene un claro origen en el mundo de las competiciones. Con la llegada del motor trasero, Ferrari realizó una carrocería con forma redondeada que caracterizó algunos de los más lindos autos sport de los 70. Para entenderlo, basta con mirar una foto de la 330 P4, la reina de las sport del Cavallino: los parecidos con la 308 berlinetta son notables. La P4, sin embargo, no fue la primera Ferrari de competición con esa línea: la precedieron la Dino 206 S, la Dino 166 P, la Dino 206 P y las 275-330 P2.

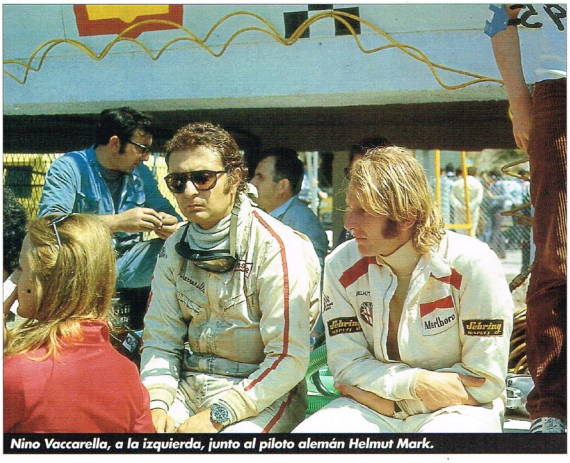


La 308 GTB con los faros delanteros en posición de uso.

LOS PILOTOS

Nino Vaccarella, el "Profesor"

Siciliano, docente y director de escuela, especialista de carreras de duración, fue el rey de la Targa Florio. Llevó a menudo a la victoria las biplazas del Equipo de Carreras Ferrari.



Nino Vaccarella, a la izquierda, junto al piloto alemán Helmut Mark.

Una imagen de Nino Vaccarella joven.

Muchos lo recuerdan tan sólo por sus hazañas en la Targa Florio, pero Nino Vaccarella fue mucho más que un ídolo local, y brilló por muchos años como uno de los pilotos de mayor talento en las grandes carreras internacionales de velocidad y duración.

SE DEDICO AL FUTBOL Y LA NATACION PERO LOS AUTOS ERAN SU PASION

Nacido en Palermo el 4 de marzo 1933, se recibió en el Instituto Oriani, una escuela privada de propiedad del padre, que a su muerte la dejó en herencia al mismo Nino y a su hermana mayor Ada. En los años de su primera juventud practicó diferentes deportes, en especial fútbol y natación, pero la pasión que iba a dominar su vida, el automovilismo, era una brasa bajo las cenizas, lista para volver a dar llama. Su debut en carrera se produjo el 5 de mayo de 1957. Al volante de una Lancia Aurelia GT 2,5, Nino fue segundo en su clase y octavo absoluto en una de las trepadas sicilianas más importantes, la Trapani-Monte Erice. Y en las trepadas iba a construir, carrera tras carrera, su experiencia y su estilo.

LA PRIMERA VICTORIA EN 1958 CON UN LANCIA AURELIA GT

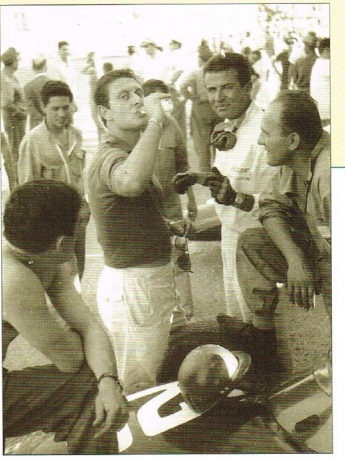
La primera victoria llegó en 1958, en la Passo de Rigano-Bellolampo, siempre con una Aurelia GT, que en 1959 cambió por una Maserati Sport dos litros con la que se adjudicó cinco pruebas: Valdesi-Santuario, Monte Pellegrino, GP de Pergusa, Trapani-Monte Erice y Sassi-Superga. Luego probó al co-

LA CARRERA DE NINO VACCARELLA

Nino Vaccarella (Palermo, 4 de marzo de 1933) corrió 18 años, de 1957 a 1975, manejando Lancia, Maserati, Cooper, Porsche, Ferrari, De Tomaso, Alfa Romeo y Lotus. En su currículum figuran 19 triunfos principales. Diez fueron obtenidos en trepadas: Passo de Rigano-Bellolampo, Valdesi-Santuario, Carrera del Monte Pellegrino, Trapani-Monte Erice (tres veces), Sassi-Superga, Catania-Etna, Bolzano-Mendola, Messina-Colle San Rizzo. Además, logró dos éxitos individuales en circuito (GP de Pergusa y Copa Intereuropa) y seis pruebas de duración en pareja: Mil Kilómetros de Nürburgring, 24 Horas de Le Mans, 12 Horas de Sebring, Targa Florio (tres veces). Fue además campeón italiano absoluto en 1971. Más modesta, en cambio, fue su actividad en la Fórmula 1: cinco carreras, de ellas, tres válidas para el Mundial, con un tercer, un sexto, un noveno y un 15º puestos, y un abandono.

mando de una monoplaza, una Cooper-Maserati, y ganó otra vez, en la Catania-Etna.

EN 1961 DEBUTO EN F1 Y PRONTO LLEGO A FERRARI



A la derecha, Vaccarella toma agua en el GP de Alemania de 1961, en compañía de Carlos Mario Abate, a su izquierda.

Otros tres triunfos (Bolzano-Mendola, Trapani-Monte Erice y Messina-Colle San Rizzo) marcaron el año 1960. Después, Nino, en pareja con Maurice Trintignant, dio una gran demostración de su talento de nivel internacional, llegando cuarto en la Targa Florio de 1961, superado tan sólo por la Ferrari de von Trips-Gendebien y por los Porsche de Bonnier-Gurney y de Hermann-Barth.

Ese mismo año, con el ingreso en la escudería La Serenissima, debutó en Fórmula 1, con un De Tomaso en el GP de Italia, donde tuvo que retirarse, mientras que con Cooper-Maserati llegó tercero en la Copa Italia en Vallelunga. Pero los autos con ruedas descubiertas le iban a reservar muy pocas satisfacciones al piloto siciliano, que, en cambio, iba a entregar lo mejor de sí con las sport, en los años en que las carreras de esta categoría eran tan populares como las de Fórmula 1.

En 1962, conquistó el tercer lugar absoluto en la Targa Florio, con Porsche, en pareja con Jo Bonnier, y dos veces la primera posición de la categoría, en Clermont-Ferrand y en Ollon-Villars, ambas con una Ferrari tres litros de La Serenissima.

UN SEGUNDO PUESTO Y LUEGO UN 1964 DE MATADOR

A Nino se le abrieron las puertas de Maranello. El año siguiente fue segundo con

Desde la izquierda, Vaccarella, Nanni Galli y Spartaco Dini, en los boxes de Imola, en 1968, cuando competían para Alfa Romeo.

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Nello Ugolini, el "Maestro"

Modenés de pura sangre, condujo el equipo Ferrari de 1952 a 1954. Fueron los años del segundo título de Ascari y del Mundial Sport.

Mairesse en las 12 Horas de Sebring, pero luego las cosas se pusieron difíciles. Su Ferrari se incendió en las pruebas de la Targa Florio, y después, en una fea salida de pista en Nürburgring, Nino se quebró un brazo. Luego del inevitable período de reposo, volvió a correr con la Ferrari y obtuvo sus victorias más prestigiosas: en 1964 los Mil Kilómetros de Nürburgring (con Scarfiotti) y las 24 Horas de Le Mans (con Guichet); en 1965, la Targa Florio (con Bandini). Dejó la Ferrari y pasó a Alfa Romeo, volvió a Maranello en 1970 y se impuso en las 12 Horas de Sebring (con Giunti y Andretti). Otra vez en Alfa en 1971, fue primero en la Targa Florio (con Hezemans) y al final de la temporada fue campeón italiano absoluto. Su carrera fue coronada por la tercera victoria en la Targa Florio, con Alfa Romeo en pareja con Arturo Merzario, en 1975.

Nino Vaccarella en Monza 1970.

Nello Ugolini, a la derecha, en los boxes del GP de Italia edición 1955.

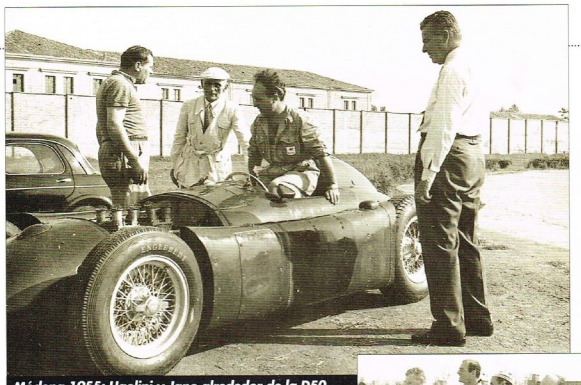
Lo llamaron siempre "Maestro": mejor dicho, "el Maestro" Nello Ugolini. Pero, ¿cuál fue la razón de ese solemne apodo, que no tuvo relación directa con la indudable capacidad de la cual Ugolini dio prueba en muchos años pasados en los primeros planos del deporte, y no sólo del automovilismo? ¿Tal vez maestro de música, recibido en algún conservatorio? Nada que ver. "El hecho es –explicó él mismo con amable ironía– que maestro debería escribirse con la 'eme' minúscula".

MAESTRO DE VERDAD, PERO NUNCA ENSEÑO

Soy maestro de primaria, obtuve tiempo atrás un título regular de magisterio, aunque después no enseñé ni un solo día."

Nacido el 9 de agosto de 1905 en Vignola, en la provincia de Módena, mostró sus capacidades humanas y de organizador como vicesecretario del Módena Football Club. La cosa no pasó inadvertida para Enzo Ferrari, que en 1932 lo contrató como secretario, y luego lo promovió a director deportivo de su joven (pero ya famosa) escudería. En los años de las legendarias victorias de Nuvolari,

GP de Italia 1957: desde la izquierda, Giulio Alfieri, Omer Orsi y Nello Ugolini.



Módena 1955: Ugolini y Jano alrededor de la D50.

Nello Ugolini, segundo desde la izquierda, conversa con Tazio Nuvolari en la Copa Vanderbilt de 1936.

Varzi, Chiron, Brivio, Farina y Sommer al volante de las Alfa Romeo con el Cavallino Rampante, quien dirigía el box era él, Nello Ugolini.

EN 1938 FUE DIRECTOR DEPORTIVO EN LA RECIEN NACIDA ALFA CORSE

En 1938, Alfa Romeo liquidó la Escudería Ferrari, creó la Alfa Corse y lo nombró director deportivo. Cuando comenzó la guerra, la actividad competitiva fue suspendida y él fue jefe de personal de la industria del Portello. Volvió a Módena en 1945, se casó, tuvo dos hijos y fue otra vez secretario y director deportivo del equipo de fútbol local, que fue la revelación del campeonato de Primera A 1946-47. Ugolini, sobre la ola del éxito, fue contratado por la Fiorentina, y quedó al timón del equipo hasta 1952, cuando cedió a las insistentes ofertas de Enzo Ferrari y volvió a dirigir el equipo del Cavallino. El año siguiente, Ascari logró su segundo título mundial, pero 1954 (a pesar de la victoria en el Mundial Sport) y 1955 fueron temporadas malas, dominadas por Mercedes. Las tensiones de esos momentos alejaron a Ugolini de la Ferrari, llevándolo nada menos que al campo adversario, a Maserati.

Ugolini, primero desde la izquierda, durante una sesión de pruebas en Módena.

Los autos del Tridente eran muy competitivos: Moss fue segundo en el Mundial de 1956 y Fangio, campeón del mundo en 1957.

Siguió un nuevo paréntesis futbolero: director deportivo del Bologna en 1958, luego del Torino, que llevó de la segunda a la primera división. Después esta doble pasión, por el fútbol y por el automovilismo, por algún tiempo encontró la manera de expresarse en forma simultánea.

DESPUES DE LA FERRARI FUE A LA ESCUDERIA SERENISSIMA

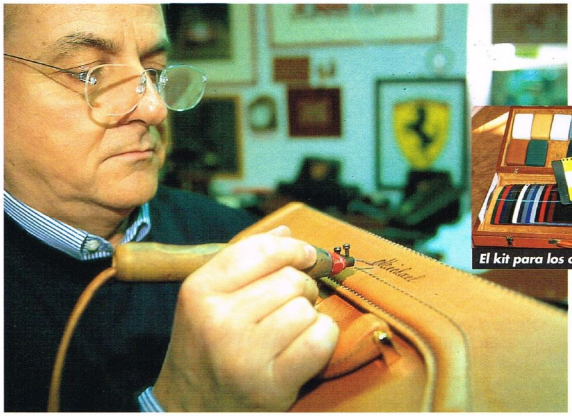
Fue en 1961, cuando Giovanni Volpi de Misurata convenció a Ugolini para que dirigiera la Escudería Serenissima y, al mismo tiempo, el equipo del Venezia. Este último pasó, en tres años, de la tercera a la primera división, mientras que la Serenissima se volvía un nombre respetado en el campo internacional. De 1965 a 1969, Ugolini dirigió la Escudería Filipinetti, y luego aceptó en 1970 el ofrecimiento de Alejandro De Tomaso, que lo quiso consigo como director general. Dejando ese cargo en 1976, el "Maestro" se retiró a la vida privada, manteniendo intacto su característico estilo de caballero, su gracia aguda y una envidiable lucidez.

LA CARRERA DE NELLO UGOLINI

Nello Ugolini (Vignola, Módena, 9 de agosto de 1905) está entre los hombres que, como Alfred Neubauer en Mercedes, inventaron el trabajo de director deportivo. En el debut, logró con la Escudería Ferrari los memorables triunfos de los años 30, éxitos que se renovaron en 1953 con el segundo título mundial de F1 de Alberto Ascari y en 1954 con la victoria de las sport de Maranello en el Mundial de Marcas: el "team-manager" era otra vez Ugolini, vuelto a llamar por Enzo Ferrari a fin de 1952. Pasado a Maserati, vio a Fangio campeón del mundo en el año 1957. Luego los éxitos, con equipos menos aguerridos, se hicieron más raros en pista, pero su competencia en el campo industrial era todavía valiosa: fue jefe de personal de Alfa Romeo, de 1940 a 1945, y director general en De Tomaso, entre 1970 y 1976. Todo esto mechado por brillantes experiencias al timón de equipos de fútbol, como el Módena, el Bologna, la Fiorentina, el Torino y el Venezia.

Cuero Schedoni

En Módena, realizadas exclusivamente a mano, nacen las valijas para los baúles de todos los autos del Cavallino, junto a los bolsos y objetos dedicados a los varios modelos.



Mauro Schedoni, a la izquierda, trabajando.

El kit para los concesionarios.

En Módena, a pocos kilómetros de Maranello, está la sede de la Cuoio (Cuero) Schedoni. Sin ser una sección de la Ferrari, trabaja prácticamente en exclusiva para la marca del Cavallino Rampante desde que, en 1976, el titular Mauro Schedoni produjo un set de valijas estudiado a medida para el baúl de una 308 GTB. Desde entonces, cada Ferrari de serie viene con el equipaje justo, estudiado y producido a medida por Schedoni. La empresa, de carácter familiar, nació en 1880 en Formigine, con una actividad en el sector del calzado. Hoy está la cuarta generación, dirigida por Mauro Schedoni y su hijo Simone. Ambos intervienen, manualmente, en algunas fases del trabajo.

En la Cuoio Schedoni el ruido de fondo no es el de una fábrica de autos, sino el "taqueteo" metálico de las máquinas de coser.

VALIJAS COSIDAS CON UN METODO ESPECIAL

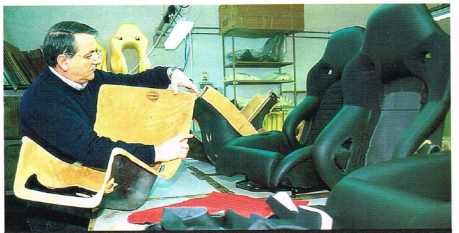
Cada valija, cortada, pegada, reforzada con elementos de sostén que vienen de la tradición del calzado, es cosida con un hilo de nailon tubular por una máquina especial que lo mantiene en tensión constante. El resultado es una costura extremadamente resistente, a punto tal que Mauro Schedoni declara con orgullo que "en tantos años nunca ocurrió que una costura cediera".

Como pasa con los tapizados y las butacas de las Ferrari, el cliente puede elegir también el color de sus maletas. Si las quiere iguales a las butacas, entonces se usa el mismo hermoso cuero Connolly en un color idéntico. La alternativa es el cuero natural, preferido por los ferraristas italianos. La curtiembre totalmente natural del cuero hace que las valijas tomen, con el tiempo, una coloración más oscura, mientras que las de cuero Connolly permanecen iguales.

DESDE LOS LLAVEROS A LOS GUANTES Y LOS SOMBREROS PARA SPIDER

Schedoni no produce sólo el set de equipaje, sino también objetos que entran en el catálogo Ferrari Idea: desde los llaveros y los guantes de manejo, hasta las gorras para autos descubiertos, todo con el logo oficial del Cavallino. En esta empresa se preparan, exclusivamente a mano, has-

Un obrero especializado de la Schedoni.



Butacas de Fórmula 1 y de la Ferrari F50 (a la derecha).

La mayor parte del trabajo se realiza manualmente.

LOS NUMEROS

En la Cuoio Schedoni trabajan 26 personas, en su mayoría mujeres, además de los componentes de la familia: Mauro, el fundador, y Simone, su hijo. En la Schedoni se realizan 400 asientos para la F50 con un tiempo de producción de un año. Los sets de valijas, formados por cuatro piezas, se trabajan en diez unidades por vez. Para una serie completa hacen falta dos días y medio de trabajo y cien pies cuadrados de cuero. El 65% del trabajo se hace a mano.

ta las butacas de la F50. Sobre la estructura de carbono se insertan las partes de espuma que forman el acolchado. Luego, todo se tapiza con cuero y se cose. Terminado el ensamble, las butacas se envían a Maranello. Además, desde 1983 Schedoni provee como sponsor los tapizados de las butacas de las monoplazas de Fórmula 1.

EN LA SCHEDONI SE TRABAJA MANUALMENTE

Interiormente, estaban tapizados con tejido resistente al fuego. Ahora están revestidos con cuero tipo gamuza tratado, que ofrece las mismas propiedades ignífugas y además asegura una acción de anclaje (gripping) del asiento. El revestimiento se aplica al asiento de la monoplaza sólo después de que el propio Schedoni se haya encargado de adaptarlo perfectamente al físico del piloto, sumando a la estructura de fibra de carbono pequeños espesores de una espuma especial. Terminada esta operación, se realiza el tapizado. El cuero utilizado es particularmente elástico, de manera tal que resulta literalmente "pintado" sobre la butaca.

Simone Schedoni, a la izquierda, y su padre Mauro.

TAMBIEN LOS ASIENTOS PARA LA F1 EN EL TALLER DE MODENA

El tapizado se cambia aproximadamente cada dos carreras. Cada funda es identificada con el nombre del piloto y al sacarlas, se agregan los nombres de las carreras disputadas y los resultados correspondientes. En el salón de exposición de la fábrica están conservadas las fundas que vistieron las Ferrari de Fórmula 1 desde 1983 a la actualidad: en un futuro próximo, estas reliquias serán donadas al Museo Ferrari.

Ferrari Club Montebelluna

Ostenta un récord italiano: posee un archivo histórico muy completo sobre la historia del Cavallino en el Mundial de Fórmula 1.

Los socios del Ferrari Club Montebelluna en un viaje a Portugal en 1990.

Uno de los más completos archivos históricos sobre la historia de la Fórmula 1 hace del Ferrari Club de Montebelluna uno de los mejores documentados de Italia. Pasaron muchos años desde que unos pocos amigos de Montebelluna, que se reunían después del trabajo, decidieron encontrar una sede más apta para sus interminables discusiones sobre la F1 y la Ferrari. En poco tiempo el grupo, conducido por Oscar Andreola, quemó las etapas burocráticas y, en febrero de 1975, llegó la autorización de Maranello para la creación del Sporting Ferrari Club de Montebelluna, inscrito en la casa madre con el número 60.

La sede fue ubicada en los locales del Caffé Centrale de Montebelluna y como primer presidente fue elegido Oscar Andreola. Pocos meses después, la victoria de la Ferrari en el Campeonato del Mundo llegó casi como una bendición a la recién nacida institución de Treviso. Los socios llegaron en poco tiempo a ser cerca de 400.

ACTUALMENTE HAY CERCA DE 300 SOCIOS

Después del récord de inscritos de 1980, año anterior al histórico enfrentamiento entre la Ferrari de Fórmula 1 y el avión de caza F104 Starfighter en el aeropuerto de Istrana (que llevó a la hermandad entre la 155ª División de Aeronáutica Militar y el Club), en los años siguientes el número de los socios se estabilizó cerca de los 300.

VIAJES SIGUIENDO LOS GP HASTA EL BRASIL

Un número más que suficiente para garantizar al Club de Montebelluna una actividad abundante, con viajes para seguir los grandes premios de Fórmula 1, incluido el de Brasil, y visitas a la fábrica de Maranello. Por último, la administración municipal de Montebelluna le dedicó una plaza a Enzo Ferrari, luego de que el Ferrari Club presentara una propuesta formal en este sentido.

Encuentro con la 155ª División de Aeronáutica, con la presencia de Enzo Ferrari.

COMO INSCRIBIRSE

El costo de la inscripción a la institución de Treviso es de 20 dólares. Con el carnet es posible obtener interesantes descuentos en un gran número de negocios adheridos de la ciudad. Para informaciones: Ferrari Club Montebelluna, Caffé Club, via Manzoni 23, 31044 Montebelluna (TV), Te. 0039-0423-23249.

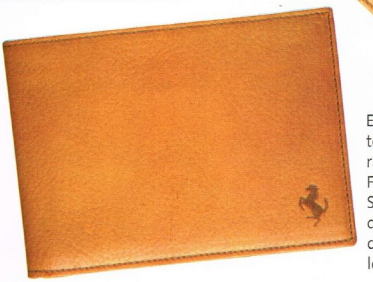
AUTOMOBILIA

Marroquinería

Billeteras, llaveros, portadocumentos de cuero realizados en colaboración oficial con la Casa de Maranello. Con precios que varían de los 40 a los 280 dólares.

La billetera Ferrari: cuesta de 90 a 115 dólares.

Hay gente que no quiere privarse del Cavallino Rampante en ningún momento del día: para ellos el catálogo Ferrari Idea incluye una serie de propuestas particularmente interesantes, como llaveros, billeteras y portadocumentos.



Estos cuatro hermosos objetos se ofrecen en cuero natural y en cuero de color rojo Ferrari. Son realizados por Schedoni, el marroquinero que produce las valijas a medida para los baúles de todos los vehículos Ferrari.

LA SATISFACCION DE TENER UN LLAVERO DEL CAVALLINO

El placer comienza con la marroquinería de bolsillo: la billetera a la italiana (con el lado horizontal más largo) con seis divisiones para tarjetas de crédito o de presentación, dos para cheques y cuatro de mitad del largo; hay también dos versiones de la billetera americana (alta y angosta), una con lugar para nueve tarjetas de crédito o de otro tipo, un bolsillo normal y uno doble, además de uno abierto por ambos lados; la otra, con lugar para seis tarjetas en el lado derecho y tres en el lado izquierdo; la billetera pequeña, con cierre a botón, y el llavero de bolsillo, corto, con aros para seis llaves.

NO SOLO PARA QUIEN POSEE UNA FERRARI

A estas propuestas clásicas se suman el tarjetero, la funda para anotador (en dos medidas: la más pequeña, con seis anillos, puede transformarse en agenda utilizando los repuestos Filofax), la carpeta para reuniones de trabajo, con dos bolsillos para guardar papeles en la parte inferior, para realizar apuntes o para contener anotadores, el monedero y el portadocumentos para el automóvil, que puede acompañarse, para las señoras, con una elegante cartera portadocumentos. Pero ésta sólo está disponible en la versión de cuero color rojo Ferrari.

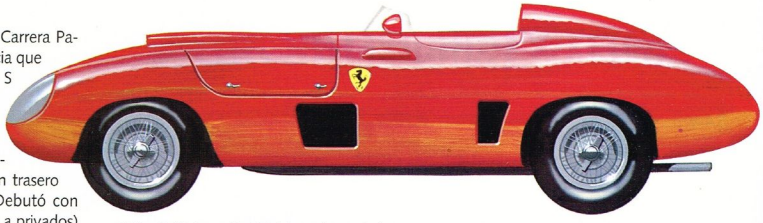
La funda para anotador Ferrari.

QUIEN LOS HACE Y CUANTO CUESTAN

Los precios son idénticos para objetos de cuero color natural o rojo. La billetera cuesta 115 dólares (la pequeña 90), el llavero 50, la carpeta para reunión 120, el estuche para tarjetas personales 95, el portadocumentos para el auto 60, la funda para un anotador grande 140, para un anotador pequeño 120, el monedero 40 y la cartera portadocumentos para dama 280, todos de la misma moneda. Todos los artículos pueden encargarse en los concesionarios Ferrari o adquirirse directamente en la Galería Ferrari, via Dino Ferrari 43, Maranello (MO), Tel. 0039-0536-949714.

1955 410 S: DEDICADA A SUDAMERICA

Nacida para ganar la sexta Carrera Panamericana (una competencia que nunca se disputó), la 410 S tiene un motor derivado de la serie, pero con un novedoso sistema de doble encendido, con cuatro distribuidores y 24 bujías. En el tren trasero hay un puente De Dion. Debutó con dos unidades (luego cedidas a privados) inscritas en los Mil Kilómetros de Buenos Aires, que se retiraron por problemas en la transmisión. Scaglietti luego carrozó otras dos unidades.



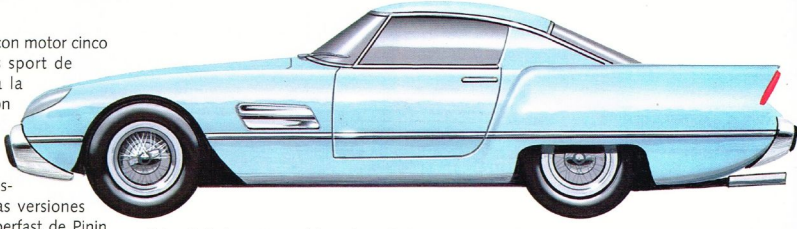
Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 88 x 68 mm, 4961,57 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 8,5:1

Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DC 2/4
Potencia:	380 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1200 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1955 410 SA y SUPERFAST: VOCACION PARA LA VELOCIDAD

Lujosas Gran Turismo con motor cinco litros derivado de las sport de 1954, sustituyeron a la 375 América. La SA (con paso largo) se presentó carrozada por Pinin Farina en Bruselas en 1956. Ghia y Boano construyeron luego algunas versiones spider y coupé. La Superfast de Pinin Farina, 20 cm más corta, tiene los faros carenados, vistosas aletas traseras, parabrisas sin montantes, limpia luneta y motor con 24 bujías.



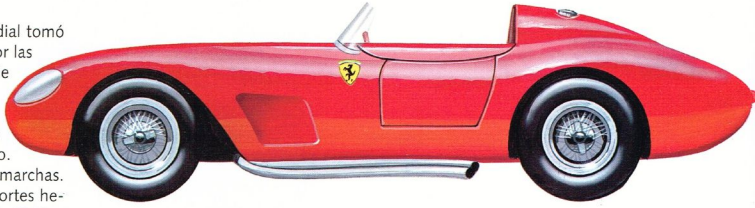
Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 88 x 68 mm, 4961,57 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 8,5:1

Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF3
Potencia:	340 CV a 6000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1200 kilos
Velocidad máxima:	260 Km/h

1956 500 TESTA ROSSA: UN MITO DE CARRERA

La heredera de la 500 Mondial tomó el nombre de Testa Rossa por las tapas de válvulas pintadas de rojo. El motor era el mismo de la Mondial, pero presentaba el cigüeñal más liviano y el árbol de leva reforzado. Los cambios eran de cuatro marchas. En el tren delantero, dos resortes helicoidales reemplazaban el elástico transversal. La carrocería, diseñada por Pinin Farina, era realizada por Scaglietti, pero algún ejemplar salió también de la Carrocería Touring.



Motor: 4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 90 x 78 mm, 1984,86 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9:1

Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 40 DCO/3
Potencia:	190 CV a 7400 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera: cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	680 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Monza, GP de Italia 1994: Gerhard Berger al volante de la Ferrari 412 T1.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

500 F2,
la monoplaza de Alberto Ascari

288 GTO Evolución,
el prototipo de la F40

400 SA,
superlujo para muy ricos

Antonio De' Giusti,
el pintor del Cavallino